



Vlaams
Parlement

ingediend op **847** (2015-2016) – Nr. 1
4 juli 2016 (2015-2016)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Wouter Vanbesien en Annick De Ridder

over recente studies
met betrekking tot de overkapping
van de Antwerpse ring

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Jan Peumans, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Mathias De Clercq, Marino Keulen;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck,
Herman Wynants;
Caroline Bastiaens, An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen;
Bart Somers, Emmily Talpe;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

INHOUD

I.	Uiteenzetting door Peter Vermeulen, coördinator Ringland	4
1.	Kort overzicht	4
2.	Nieuwe studies door de Ringland Academie	6
2.1.	De toekomstplannen van de stad Antwerpen	6
2.2.	De compatibiliteit met de Oosterweelverbinding	7
2.3.	Realiseerbaarheid en timing	8
II.	Bespreking	9
1.	Vragen van leden	9
2.	Antwoorden van Peter Vermeulen	11
3.	Aanvullende vragen en antwoorden	15
	Gebruikte afkortingen	17
	Bijlagen: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken wisselde op 2 juni 2016 van gedachten met Peter Vermeulen, coördinator Ringland, over recente studies met betrekking tot de overkapping van de Antwerpse ring.

In de gedachtewisseling werd geregeld verwezen naar de persconferentie die even voor de commissievergadering op initiatief van Alexander D’Hooghe, intendant voor de overkapping van de Antwerpse ring, werd georganiseerd samen met alle betrokken partijen.

De persmededeling van de intendant is daarom opgenomen als bijlage op de [dossierpagina](#) van dit verslag op www.vlaamsparlement.be.

Ter voorbereiding van de gedachtewisseling bezorgde Peter Vermeulen volgende documentatie aan de commissieleden:

- rapport Ringland Academie - realisatie;
- rapport Ringland Academie - overkapping;
- tekst Ringland Academie - fasering.

Ze zijn eveneens als bijlagen opgenomen op de [dossierpagina](#) van dit document. Ook de presentatie die Peter Vermeulen vertoonde bij zijn uiteenzetting, is op de [dossierpagina](#) opgenomen.

I. Uiteenzetting door Peter Vermeulen, coördinator Ringland

1. Kort overzicht

Peter Vermeulen stelt de werkzaamheden van Ringland voor sinds zijn vorige gedachtewisseling met de commissie op 2 juli 2015.¹ De persconferentie van de afgelopen ochtend laat volgens hem alvast het beste verhoppen.

Hij begint zijn overzicht met een filmpje waarop de hallucinante weefbewegingen op de ring te zien zijn en hij onderstreept dat het werd gemaakt op een niet eens drukke dag. Voor het twintig jaar oude probleem van congestie, files en gevaarlijke situaties heeft men toen – zonder inspraak van de stad en haar bevolking – de Oosterweelverbinding voorgesteld als eenvoudige oplossing: de ring rondmaken, infrastructuur door de stad in de vorm van een rechte, en later een licht omgebogen, lijn van de rechter- naar de linkeroever.

In 2009 kwamen de Lange Wapper en het Masterplan Antwerpen Mobiel, met inbegrip van de scheiding van doorgaand en stedelijk verkeer op de Antwerpse ring. Men zag immers in dat de ring rondmaken niet volstond. Er doken evenwel ook nieuwe thema’s op waarop de Lange Wapper geen antwoord bood, zoals de vraag naar een groene verbinding tussen het drukbevolkte Oud Borgerhout en het Rivierenhof (actiegroep BorgerhouDt van Mensen) en de relatie tussen door het verkeer veroorzaakt fijn stof en de volksgezondheid (actiegroep Ademloos).

De brug mag dan mooi zijn geweest, maar het hoeft niet te verwonderen dat haar aansluiting nefast werd bevonden. De spreker toont daarbij een dia met de moeilijke situatie aan het viaduct van Merksem ter hoogte van het Sportpaleis. Men mag blij zijn dat die wirwar van bruggen nooit gebouwd is. Voorts vond een meerderheid van 60 procent van de Antwerpenaars die hun stem uitbrachten in de volksraadpleging van 2009, terecht dat ook het tracé zelf te dicht bij de stad liep en daardoor zowel op het vlak van mobiliteit als van volksgezondheid onaanvaardbaar was. Ondertussen zijn die problemen alleen maar complexer geworden, maar ze werden nooit ten gronde aangepakt door BAM, dat in de plaats van op de pauzeknop te drukken, een nieuw Masterplan 2020 maakte.

¹ *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 444/1.

Daarin werd de brug vervangen door een tunnel, maar hetzelfde traject werd aangehouden. Merkwaardig is dat samen met dat BAM-tracé twee nieuwe infrastructuren opdoken, A102 en R11bis, echter andermaal (net zoals bij de beslissing om de ring rond te maken) zonder veel voorafgaande studie en zonder duidelijke verhouding met dat Oosterweeltracé. Even merkwaardig is dat de scheiding tussen doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer op de ring geschrapt bleek, omdat ze te duur of te complex was, maar men kan zich vandaag afvragen of toen het kind niet met het badwater is weggegooid.

In 2012 werd de scheiding wel opnieuw aangekaart en wel door de stad Antwerpen in haar eerste overkappingsonderzoek. Overkapping wordt daarin geweldig genoemd voor de leefbaarheid van de stad, maar onmogelijk zonder reorganisatie van het ringverkeer (met de scheiding van verkeer als een van de mogelijke opties). Boven de eerder getoonde weefbewegingen een dak bouwen, maakt het alleen maar erger. Vreemd is wel dat het thema van de mobiliteit niet meer werd ontwikkeld in het tweede overkappingsonderzoek van de stad Antwerpen in 2015.

Het concept 'Uit de Ban van de Ring', later vertaald en uitgewerkt door de burgerbeweging Ringland, formuleerde daarop als alternatief een systeem van gescheiden tunnels in beide richtingen en in het midden daarbovenop een Nieuwe Singel en maximale groene verbindingen tussen kern- en voorstad.

Uit de ervaring van de afgelopen drie jaar komen drie belangrijke dingen naar voren. Het eerste is de opbouw van een draagvlak. Ringland vulde de Roma drie jaar achter elkaar tot de nok, eerst een en dan twee opeenvolgende avonden, en communiceerde breed in kranten, met folders en studies en op websites. Het comité ging met de mensen spreken in de stad, de districten en de ruime regio. Ter illustratie toont hij een dia met een citaat van een Nederlandse ontwerper die Ringland als 'volwaardig alternatief' erkent.² Daarbij werd ook voortdurend een dialoog gevoerd met regering, parlement, stad, regio, partijen, middenveld, bedrijfsleven en verenigingen.

Het derde punt is de steeds meer uitgewerkte inhoud. De spreker toont een aantal dia's met het eerdere studiewerk van Ringland (zie de presentatie als bijlage). Het eerste ontwerp, waarvan hij onderstreept dat het tot op de centimeter uitgetekend is, betrof de hele ring. Hij toont daarbij de omgeving van Borgerhout, met de knoop van de Plantin-Moretuslei en de verkeerswisselaar naar Luik, in drie beelden (huidige toestand, ondergrond en bovengrondse ontwikkeling, inclusief de waargemaakte aansluiting Borgerhout-Rivierenhof).

Een tweede studie ging over de mobiliteit, met op de dia in rood het doorgaande verkeer dat niet in de stad hoeft te zijn, in groen het verkeer dat zich binnen de stadsregio afspeelt en in oranje de koppeling van beide. Zo blijkt dat het systeem van gescheiden tunnels goed past bij de aard van het verkeer op de ring en dat zelfs 50 procent capaciteit wordt gewonnen, waarvan 10 procent door de scheiding, 10 procent door het vrachtverkeer uit de middelste tunnels te houden en de rest door het uiteenhalen van de stromen, trager rijden, het beperken van de weefbewegingen en de robuuste continuïteit van het hele systeem.

De derde studie leerde dat het systeem, met zijn reductie tot vijf tunnelmonden, voor 300.000 Antwerpenaren een formidabele verbetering van de leefbaarheid betekent. Dat werd ook op gezondheidsvlak onderzocht door de universiteiten.

Een vierde studie stelde de vraag naar de betaalbaarheid. Een eenvoudige stadsbonus blijkt te volstaan. Daarmee kan men op dertig jaar tijd investeringen,

² "Ringland is volwaardig alternatief", zegt Edzo Bindels in De Tijd, woensdag 7 mei 2014, pagina 6.

werkingskosten en onderhoud betalen en nog geld overhouden voor investeringen in bijvoorbeeld openbaar vervoer.

2. Nieuwe studies door de Ringland Academie

Daarop gaat hij in op de nieuwe studies die Ringland het afgelopen jaar liet uitvoeren. De aanleiding voor de eerste studie was het tweede overkappingsonderzoek van de stad. Ringland vergeleek zijn plan daartoe met de verschillende beleidsplannen van de stad. De tweede studie onderzocht de vraag of het Ringlandproject compatibel is met Oosterweel, de derde de realiseerbaarheid en het tijdverlies door de overkappingswerken.

2.1. De toekomstplannen van de stad Antwerpen

In een eerste studie worden voor elk van de plannen van de stad een partiële en een volledige overkapping vergeleken.

2.1.1. Mobiliteit

Wat mobiliteit betreft, blijkt het partiële model een aantal beperkingen te kennen die zich bij het volledige model niet voordoen. Zo blijft het, zoals eerder gezegd, ondenkbaar de bestaande weefbewegingen gewoon te overdekken. Dat zou de huidige zeer gevaarlijke situatie alleen maar verergeren en de files nog doen toenemen. Bovendien vraagt de brede overkapping (zonder scheiding van doorgaand en stedelijk verkeer) veel meer beton dan de twee smallere bij Ringland.

Daarbij komt dat op sommige plekken de veiligheidsnormen in de tunnelrichtlijnen de realisatie van de overkapping verhinderen, met name voor wat betreft de gewenning aan de overgang van licht naar donker en omgekeerd.

2.1.2. Leefbaarheid

Wat de leefbaarheid betreft, blijkt uit studiewerk van de stad dat elk stukje overkapping een lokale verbetering van de luchtkwaliteit oplevert. Ondertussen is echter ook becijferd dat diezelfde vuile lucht op andere plaatsten intensiever naar buiten komt, waardoor de luchtkwaliteit daar lokaal slechter wordt. De vraag is dan waar. De stad doet daarover een aantal voorstellen, maar dit blijft volgens de spreker een serieuze beperking.

Hij merkt op dat de monden van de gescheiden tunnels in Maastricht gelegd zijn op plekken waar weinig mensen wonen, waardoor er winst is voor 90 procent van de binnenstad, al wil Ringland de ambitie nog hoger stellen door ook over luchtzuivering, die in Maastricht te duur werd gevonden, na te denken. Het verschil is trouwens niet alleen te merken voor luchtkwaliteit maar ook voor geluidsoverlast.

Hij besluit dat het alternatief van Ringland, met zijn filevermindering, trager rijden, verkeersreductie (door de stadsbonus), multimodaliteit, nieuw groen enzovoort, een grotere klimaatwinst oplevert. Professoren uit de Ringland Academie zeggen dat de volledige overkapping belangrijker is voor de klimaatambities van de stad dan alle daken isoleren en alle woningen renoveren. Zelfs de CO₂-uitstoot die de bouw vergt, wordt door Ringland op 30 jaar geneutraliseerd, wat voor Oosterweel niet het geval is.

2.1.3. *Groenplan*

Het volgende vergelijkingspunt is het groenplan van de stad. Sinds de groene vesten van de Brialmontomwalling werden getransformeerd in ringweg, kent de kernstad een structureel groentekort. Het is logisch dat een volledige overkapping een structurele oplossing kan bieden, naast haar voordelen voor de ecologische corridors en de waterhuishouding. De groenverbinding rond de ring vormt ook een cruciale schakel in de groenstructuur van de hele stadsregio, vult hij nog aan.

2.1.4. *Stadsontwikkeling*

Het laatste thema is de stadsontwikkeling, waarbij hij als voorbeeld het Zuidstation geeft, steeds in de verhouding 80 procent groen en 20 procent ruimte voor wonen, werken, scholen en voorzieningen. In een context waarin Antwerpen, net als elke Europese stad, kampt met de vlucht van jonge tweeverdieners, kan het voorstel van Ringland cruciaal zijn.

2.1.5. *Conclusies*

De spreker concludeert dat uit de vergelijkende studie blijkt dat de volledige overkapping voor elk van de zes beleidsdomeinen beter scoort dan de partiële. "Waarom de ambities beperken en kiezen voor een minder goede oplossing?", roept hij als vraag op. De idee zelf van een volledige overkapping, gaat nooit meer weg, zo voorspelt hij. Het komt er nu op aan te kijken hoe die gerealiseerd kan worden.

2.2. *De compatibiliteit met de Oosterweelverbinding*

De tweede nieuwe studie gaat over de compatibiliteit met de Oosterweelverbinding.

2.2.1. *Is de Oosterweelverbinding zelf te overkappen?*

Een eerste vraag is of die verbinding zelf te overkappen is. Over de complexe verbinding ter hoogte van het Noordkasteel heeft nog niemand een begin van antwoord durven te formuleren. Het klopt dat er niet veel mensen wonen, maar de Hogere Zeevaartschool Antwerpen staat er vijftig meter vandaan en door dit complex wordt het Noordkasteel als belangrijke groenzone bedreigd. De kwaliteit ervan verdwijnt. Hetzelfde probleem rijst aan de knoop Groenendaallaan. Ook die is niet volledig te overkappen, onder meer door het links invoegen naar de Oosterweelverbinding. Dat is niet alleen gevaarlijk, het haalt ook de capaciteit naar beneden. De onoverkapbaarheid van het hele complex beperkt sterk het hele BAM-verhaal, oordeelt de spreker, die de keuze van het tracé zelf als oorzaak aanwijst.

2.2.2. *Is het knooppunt Groenendaallaan te overkappen?*

De problematiek van het tracé wordt veroorzaakt door de ligging dicht bij de stad, parallel aan en gedeeltelijk in het tracé van het Albertkanaal. De wirwar van aansluitingen in Merksem (zie de problematiek bij de Lange Wapper) blijft gewoon bestaan, maar dan ook ondergronds. In plaats van een kluwen van viaducten, gaat het dan om een knoop van tunnels in en onder het Albertkanaal. De hoogteverschillen maken ook de Hollandse Knoop en de Oosterweelknoop zo ingewikkeld en uitgerekt. Het is ook deze plek die voor het grote prijsverschil zorgt tussen de Oosterweelverbinding en andere oplossingen.

2.2.3. *Is de Hollandse Knoop te overkappen?*

Daarop toont hij een dia met de Hollandse Knoop vandaag en met het overkappingsvoorstel van BAM. Opvallend is dat de infrastructuur, weergegeven door een rode lijn, errond blijft liggen. Dat maakt voor de spreker dat niemand iets heeft aan de overkapping van het stukje in het midden alleen. Hij erkent dat dit een van de vele problemen is waarvoor de oplossing nog niet gevonden is.

2.2.4. *Haventracé*

Hij vat samen dat Ringland ervan overtuigd is dat het huidige BAM-tracé nauwelijks te overkappen is, technisch complex en heel duur is, en meer problemen creëert dan het oplost.

Cruciaal is wat op genoemde persconferentie besproken is: de samenwerking rond de zuidelijke ring is fantastisch, maar vroeg of laat komt men ook deze koppeling tegen. De technische vraag naar de overkapping van het tracé is één vraag, maar eerst moet men een andere beantwoorden: ligt het tracé wel op de juiste plek? Men kan een systeem met gescheiden verkeersstromen niet ergens halverwege laten overgaan in een gemengd systeem zonder problemen te creëren. In de studie werd die compatibiliteit systematisch onderzocht voor alle aansluitingen. Ringland stelt tot zijn spijt vast daarbij geen oplossing te hebben gevonden die voor een ordentelijke overgang tussen het gescheiden en het gemengde systeem zorgt.

Merkwaardig is dat BAM altijd beweerde in het kader van de MER-studie voor R11bis wel een oplossing te kunnen vinden. Die oplossing is pas heel recent voor het eerst getoond (op een workshop met de intendant), maar kon absoluut niet overtuigen. De spreker gewaagt van een kluwen van verbindingen die Ringland eigenlijk onmogelijk maken, vandaar de protestdemonstraties van de voorbije weken. In een memorandum en open brief stelt Ringland voor om het besliste beleid beperkt bij te sturen en om te kiezen voor het Haventracé, dat wel compatibel is met Ringland.

Terwijl het comité de bouw van de R11bis niet raadzaam acht vanwege een te lokale situatie (beperkt vrachtverkeer naar Brussel en geen Scheldekruising op dat tracé), erkent Ringland wel dat de A102 druk kan halen van de noordelijke ring. De vraag is alleen wat er dan gebeurt in combinatie met het BAM-tracé. De spreker voorspelt dat de helft van het verkeer dan niet die A102 neemt, maar toch rechtdoor blijft rijden en druk blijft uitoefenen op de noordelijke ring. In combinatie doen de A102 en het BAM-tracé elkaar met andere woorden voor een stuk teniet.

De noordelijke aansluiting op het Haventracé (als verzamelnaam van varianten), in het verlengde van de A102 en via de haven naar de derde Scheldekruising, is daarentegen de logica zelf en kan tegelijk de druk op de Kennedytunnel en de zuidelijke ring verminderen. Een vermindering van het verkeer op de noordoostelijke ring met 30 procent verandert bovendien sterk de opgave voor de heraanleg na de afbraak van het viaduct van Merksem. De grote verschillen in kostprijs uit de MER-studie vindt hij niet verwonderlijk. De spreker besluit dat de puzzel mooi in elkaar past als Ringland gecombineerd wordt met de A102 en het Haventracé, wat hij de beste combinatie voor stad, haven en regio noemt.

2.3. Realiseerbaarheid en timing

De spreker projecteert tot slot een filmpje over de uitvoering. Door eerst extra capaciteit bij te bouwen, juist naast de huidige ring, kan een fasering opgebouwd worden die het verkeer in elk stadium van de werken kan blijven afwikkelen. Ook

qua procedures hoeft het geen tijdverlies te betekenen. De MER-studies lopen al en de bouw van de tunnels zelf vergt geen extra RUP – dat is enkel nodig voor de bebouwing erboven, die pas enkele jaren later kan gepland worden.

Volgens Ringland is de Oosterweelverbinding ontstaan uit infrastructureel denken en zij biedt daardoor een achterhaalde oplossing voor een probleem dat ondertussen veel ruimer is dan alleen mobiliteit. Ringland daarentegen is een ruimtelijk stadsontwerp met vooruitziende oplossingen voor verruimde uitdagingen. Het heeft ondertussen een zeer breed maatschappelijk draagvlak opgebouwd, dat hij illustreert met enkele dia's. Hij noemt Artists for Ringland, het ondertussen derde festival, de meer wetenschappelijke benadering van CurieuzeNeuzen over luchtkwaliteit, nogmaals de Romameetings en de Ringland Academie.

Hij hoopt op brede politieke steun en roept op tot samenwerking tussen partijen en bestuursniveaus voor stad, haven en regio. Een project op dergelijk lange termijn kan niet afhangen van toevallige constellaties. Hij is dan ook blij met de persconferentie van de voorbije ochtend, de eerste structurele samenwerking na overleg onder leiding van de intendant. Beperkte bijsturing van beslist beleid kan ervoor zorgen dat er geen tijdverlies is. De MER-studies blijven ondertussen lopen en een RUP is niet nodig voor de bouw van tunnels. Hij onderstreept het realisme van Ringland en verwijst daarbij naar wat getoond werd in het laatste filmpje.

II. Bespreking

1. Vragen van leden

Dirk de Kort wil weten of bij de kostenraming van Oosterweel-Noord ook rekening wordt gehouden met de aanleg van A102 en R11bis en de afbraak van het viaduct van Merksem. Waarom is voor Ringland de Oosterweelknoop niet nodig en hoe wordt de nieuwe stadswijk op het Eilandje ontsloten? Hoe raakt Ringland vanuit het overkapedeelte aan de E19 richting Breda? Worden daarvoor extra tunnels meegerekend in de raming? In welke bijkomende veiligheidsmaatregelen wordt voorzien bij ondergrondse kruisingen van bedrijven? Welke maatregelen komen er voor de noordelijke knoop ten behoeve van aanpalende woonzones Ekeren en Luchtbal? Wat is hun impact op aansluitingspunten en weefzones? Zijn de kosten meegerekend?

Daarop peilt hij naar de ontsluiting van de zuidelijke haven op de Groenendaal-laan. Men spreekt van een conflictvrij ontwerp, maar de uitvoering zal toch heel wat tijdelijke maatregelen vergen. Hoe ziet de spreker dat? Hoe staat hij op dit moment tegenover een nieuwe volksraadpleging, waarvan het lid vindt dat het zich in elk geval moet richten op alle ringgebruikers en niet alleen op de inwoners van Antwerpen. Waarom vindt hij een dubbele tunnel door het Albertkanaal onrealistisch, maar een geboorde onder een groot deel van de petrochemische bedrijven in de haven niet?

Yasmine Kherbache noemt de uiteenzetting inspirerend. Zij maakt duidelijk welke vragen op tafel liggen. De realisatie van de totaaloplossing zal alle creativiteit vergen. De compatibiliteit van het BAM-tracé en Ringland lijkt immers verre van evident. Zijn er ondertussen duidelijke technische tekeningen van die complexiteit voorhanden? Of is er nog discussie mogelijk in het kader van het hoopvolle signaal van de persconferentie van de voorbije ochtend over de samenwerking van overheid en burgerbeweging?

Willem Frederik Schiltz feliciteert de spreker met de demarche op de persconferentie van de voorbije ochtend. De zoektocht naar een oplossing voor de volledige overkapping van de zuidelijke ring vergt immers enige ademruimte. Hij heeft begrepen dat ondertussen met vereende expertise zal worden gekeken naar de overkapbaarheid van op- en afrittencomplexen. Wat Oosterweel-Noord betreft, wil hij weten of de timing kan worden aangehouden bij wijziging van het tracé. De technische kant van een aantal oplossingen, zoals die voor het E34-knooppunt, blijft voor hem nog vaag.

Ringland verwacht veel heil van de A102. Is het belangrijk om daarmee te beginnen? Of ziet men die vooral als interessante ontsluitingsmogelijkheid voor het noorden en de Kempen? Hoe schat men de impact op de verkeersafwikkeling op de Antwerpse ring en zijn overkapping in?

Anke Van dermeersch treedt de spreker bij dat de oplossing van Ringland voor meer leefbaarheid zal zorgen in Antwerpen, dat lijdt onder de overlast en het sluipverkeer ten gevolge van de files op de ring. Zorgwekkend vindt zij wel dat men de Singel bij de ring neemt. Dat verkeer moet samen met het lokale ringverkeer door een koker die soms twee en soms drie rijvakken heeft. In het filmpje leek de aanleg daarvan, naast de bestaande infrastructuur, heel realistisch en weinig hinderlijk, al roept ze wel de vraag op hoe dat verkeer uit de middelste kokers moet raken. Daar zijn immers evenveel en even gevaarlijke bewegingen voor nodig als nu op ring en Singel.

Moet ook de A102 in een tunnel bij de aanpassing van het BAM-tracé? De weg gaat in Merksem door woonwijken en in Schoten door een natuurgebied, merkt zij op.

Wat is de stand van zaken van de overkapping van de zuidelijke ring? Worden er stappen gezet om die van de 7 kilometer tussen Kennedytunnel en E313 reeds op te nemen in het huidige BAM-tracé, ook al is nog geen sprake van het Haventracé of de A102?

Wouter Vanbesien feliciteert de actiegroepen om van een puur mobiliteitsproject iets te maken dat veel meer rendement kan opleveren, waarbij hij volksgezondheid en ruimtelijke verbetering vernoemt. Dat lijkt hem verworven, ook al zijn er nog veel discussies te voeren.

Hoe verhoudt het Haventracé zich tot het behoud van het Sint-Annabos? Dreigt een hap uit natuurgebied de Oude Landen te verdwijnen? In hoeverre wordt de overkapping op Linkeroever meegenomen in het hele verhaal?

Hoever staat het concept van de Tuin van Deurne, inhoudelijk en operationeel? De aansluiting van de Oosterweelverbinding op de Hollandse Knoop, die volgens Ringland in de weg ligt, is immers nog niet van de baan.

Belangrijk is dat de intendant de voorbije ochtend verklaarde voor het zuidelijke deel mobiliteit en leefbaarheid samen te bekijken, in tegenstelling tot wat hijzelf en de regering aanvankelijk voor ogen hadden met de scheiding van beide. Is het dan niet logisch dat hij dat ook kan voor het noordelijke en oostelijke deel?

Tot slot suggereert hij aan Dirk de Kort om zijn voorstel over de invoering van gewestelijke volksraadplegingen te steunen. Dit dossier heeft immers niet alleen belang voor zowel de stedelijke als de gewestelijke overheid, maar ook voor de burgers van beide gebieden.

Ook *Annick De Ridder* was bijzonder aangenaam verrast door de gezamenlijke communicatie op de persconferentie van de voorbije ochtend. Vijftien jaar

geleden was een dergelijke samenwerking nog ondenkbaar. Men is het wel nog niet over alles eens, want haar fractie blijft voor de Oosterweeltunnels gaan en gelooft in hun aansluitbaarheid.

Hoe denkt Ringland de leefbaarheid te garanderen op het Eilandje, in Merksem en in Deurne als het in het Haventracé zelfs de halve aansluiting voor het zuidelijke havenverkeer schrapt die Oosterweel-Noord nog heeft? Ook zij verwijst naar de impact op de Oude Landen, naast de mogelijke verdwijning van havenbedrijven. Ook lijkt het Haventracé evenmin, net als Oosterweel-Noord, een plaats toe te kennen aan het stuk tussen Merksem en Ekeren. Betekent dit dat het viaduct blijft staan en dat dus een bovengrondse autosnelweg vlakbij de stad blijft lopen? Als deze stadskanker volgens Ringland wel moet verdwijnen, brengt dat kosten met zich mee.

Zij vraagt zich af waarom de aansluiting tussen gescheiden en gemengd verkeer niet kan ter hoogte van het Sportpaleis en wel aan de Kennedytunnel en meer noordelijk. De uitdaging is toch dezelfde? Ze betwist niet dat de aansluiting beter kan dan de Hollandse Knoop regelt, maar onderstreept dat het in elk geval de bedoeling moet blijven dat het sluipverkeer uit de wijken gehaald wordt. Mag zij aannemen dat Ringland het daarmee eens is?

Kunnen de bruggen over de Grote Steenweg zonder afbraak verlengd worden om een vierde tunnel naast twee stedelijke en een doorgaande toe te laten? Dat Ringland geen vrachtwagens toelaat in de middelste tunnels lijkt haar mogelijk een zwak punt, omdat een deel van het vrachtverkeer de stad als herkomst of bestemming heeft, en dus naar de Groene Singel geduwd wordt. Zij vraagt om uitleg. De omgeving van het Sportpaleis en de inpasbaarheid blijft haar voorlopig onduidelijk, maar ze is bereid het studiewerk af te wachten. Volgens haar valt de binnenste stedelijke tunnel wel degelijk onder de Europese tunnelrichtlijn met de 10 seconderegel. Waarom denkt Ringland dat zij niet van toepassing is?

Tot slot onderstreept ze nogmaals dat de overkappingen door iedereen worden omarmd.

2. Antwoorden van Peter Vermeulen

Peter Vermeulen antwoordt dat de cijfers voor de kostenraming uit de MER komen, die aangeeft dat Oosterweel-Noord een miljard euro goedkoper is dan de thans voorziene oplossing. In de berekening van Ringland van vorig jaar werd uiteraard uitgegaan van de afbraak van het viaduct van Merksem. Ringland was als eerste om dat voor te stellen, de prijs ervan werd meegerekend in de Ringlandramingen. Het hele project loopt van de Kennedytunnel tot de splitsing van A12 en E19 in Ekeren, het knooppunt voorbij Luchtbal. En passant merkt hij op dat het behoud van de bruggen op de ring zelf een kostenbeheersingsmaatregel is. Met een boutade noemt hij Ringland een onbetaalbaar cadeau aan toekomstige generaties, maar men kan ook de impact op volksgezondheid en klimaat meerekenen. De oplossingen op het vlak van leningen en begrotingen laat hij aan technici, onder wie mensen van zijn academie, die weldra naar een Europees colloquium daarover gaan.

Er is een ontzettend groot verschil tussen de ontsluiting van de haven en die van het Eilandje. Die woonwijk is aangesloten op de Leien enerzijds en via het viaduct over het Straatsburgdok naar de Noorderlaan en het noorden anderzijds. Het klopt dat de knoop van de Groenendaallaan al overbelast is, maar dat komt omdat die aan het Sportpaleis vandaag maar half is. Men kan overbelasting wegwerken door die laatste te vervolledigen, maar ook door de verkeersintensiteit op de noordelijke ring te verminderen. Daarbij verwijst hij opnieuw naar de

eerder genoemde 30 procent door optimalisering van het Haventracé in het verlengde van de A102.

Uit studiewerk over de A102 blijkt bovendien dat met een op- en afrittencomplex ter hoogte van de Bisschoppenhoflaan het verkeer van en naar de industriezone aan weerszijden van het Albertkanaal, dat thans langs het Sportpaleis zuidwaarts rijdt, of door Merksem naar de Groenendaallaan en verder noordwaarts, als sluipverkeer tot aan de Kleine Bareel of ergens op weg naar het rondpunt in Wommelgem, in dat geval rechtstreeks kan aansluiten op het hoofdwegennet aan de buitenzijde van de stad. Naast de betere benutting van de A102 blijkt uit die studie een drastische vermindering van het sluipverkeer in Schoten, Wijnegem, Merksem, Deurne-Noord en rond het Sportpaleis. Volgens de spreker zorgt de hiërarchie van het wegennet voor een goede verdeling en dosering, als de lagen goed op elkaar zijn aangesloten.

Bij de ontsluiting van de haven zelf merkt hij op dat de ligging van de Oosterweelknoop ter hoogte van het Noordkasteel gunstig is voor enkele bedrijven maar voor alle andere helemaal niet. Hij mag hopen dat het havenverkeer niet over het Eilandje, de Royerssluis en het Droogdokkenpark naar de Oosterweelknoop moet rijden, want hij wil juist stedelijk en havenverkeer zo veel mogelijk scheiden. De spreker noemt de keuze voor een aansluiting op het zuidelijkste punt, vlak bij de stad en voor geen enkel havenbedrijf bereikbaar, niet te geloven, en wel omdat de havenontwikkeling zich op Linkeroever en in het noorden afspeelt.

Er zijn nochtans verschillende manieren om de cruciale aansluiting van de haven goed te regelen. Studies stellen op Linkeroever twee knooppunten op de E34 voor, andere suggereren de capaciteit van de Tijsmanstunnel te verhogen, eventueel met een bijkomende verbinding tussen beide zijden van het Kanaaldok. Voorts moet volgens de spreker in ontsluitingen worden voorzien langs de A12, ter hoogte van Stabroek, aan het vormingsstation en ter hoogte van de Noorderlaan (aan het begin van het Haventracé).

Het Haventracé ligt verder van de stad en centraler voor de haven. De vraag is hoe het verkeer te leiden naar de knooppunten op het hoofdwegennet. In het antwoord zijn volgens hem elementen uit de verschillende bestaande tracés, die alle voor- en nadelen hebben, combineerbaar. Wat de E19 richting Breda betreft, bevestigt hij dat Luchtbal mee wordt overkapt tot aan het knooppunt. Voor de veiligheidsmaatregelen ten aanzien van de bedrijvigheid verwijst hij naar de technische studies zoals die van Arup-Sum.

Voor een conflictvrije aanleg spiegelt Ringland zich aan Maastricht, waar de uitvoerende consortia niet voor langere files mochten zorgen dan voor de aanvang van de werken. Dat mooie streefdoel wordt ook gehaald. Cruciaal is dat de eerste tunnels worden gebouwd waar ruimte beschikbaar is, aan de buitenzijde. Ondertussen kan men blijven rijden. Dat vergt nog heel wat technische studie voor elk knooppunt, maar in de documentatie die de commissieleden kregen overhandigd (zie bijlagen), kunnen zij al heel wat elementen vinden.

Wat de bestaande bruggen betreft, volstaat het baanvak richting Nederland tussen de pijlers om de stedelijke ringweg in beide richtingen aan te leggen. Het vak richting Gent is meer dan breed genoeg voor de ene, doorgaande ringweg. Ingenieurs, waaronder mensen die aan de bouw van de bestaande ring hebben meegewerkt, becijferden dat verlenging van de bruggen aan de buitenzijde van de ring technisch mogelijk is, verzekert hij, terwijl afbreken van voorgespannen bruggen dat niet is. Hij wijst er terloops op dat hij benieuwd is naar de praktische

realiseerbaarheid van het Oosterweeltracé of van de partiële overkappingen. Daarover hoorde hij nog niets.

Dat ook anderen dan Antwerpenaars van de ring gebruikmaken, vindt hij een belangrijk argument. Ringland trekt zelf vaak naar het Waasland en de Kempen om de mensen daar ervan te overtuigen dat de oplossing van Ringland er in de eerste plaats een voor hen is, wat niet het geval is bij die van BAM. Hij is er dan ook voorstander van hen te blijven betrekken, want ook de ruimere mobiliteitsontwikkeling moet men op de schaal van de vervoersregio Antwerpen bekijken. Daarin zit niet alleen de stad maar ook haar rand, tot Malle. Anderzijds bestaat voor de volksraadpleging een wettelijk geregeld instrument. Men zit thans in de fase van de handtekeningenverzameling, die op zich al voor betrokkenheid zorgt en de grootte van de steun meet. Of fase drie nodig is, zal Ringland op dat moment bekijken, maar het houdt die mogelijkheid achter de hand.

Over boortunnels onder petrochemische bedrijven schreef Arup UK dikke rapporten, waarin heel wat van die problemen worden aangekaart en opgelost. De spreker is ervan overtuigd dat dit aspect niet tegenhoudt wat voorligt.

Wat de compatibiliteit betreft, herinnert hij eraan dat BAM nog altijd de opdracht heeft om een mobiliteitsprobleem met een infrastructuurproject op te lossen. Af en toe bekeek men wel of het mogelijk was het zodanig te doen dat men het kon overkappen, maar dat werd nooit overtuigend, technisch uitgewerkt. Ook de aansluiting op het gescheiden verkeerssysteem van Ringland is een typische ingenieursoplossing, waarvan nog niet ten gronde is aangetoond dat ze kan werken – met weefbewegingen bijvoorbeeld – en dat het te weinig een verkeerskundig en ruimtelijk ontwerp is.

Hij onderstreept nogmaals het cruciale karakter van de persconferentie van de voorbije ochtend, waarin werd bekendgemaakt dat men in de richting van de volledige overkapping van de zuidelijke ring wil werken. Maar ook die zal ergens een overgang vereisen. De intendant verklaarde dat hij in het licht van de leefbaarheid de Oosterweelverbinding niet wil bouwen zonder overkapping. Bovendien krijgt men door vooraf te beslissen om voor overkapping te opteren, andere ontwerp mogelijkheden waarin men de infrastructuur kan verleggen. De nieuwe Tuinen van Deurne vormen een goed voorbeeld van het soort zoekwerk dat vandaag nodig is. De vraag blijft natuurlijk, erkent hij, hoe beperkt en noodzakelijk de aanpassingen zullen zijn, en hoe rekbaar het besliste beleid is.

Ten aanzien van de op- en afritten blijft Ringland voor de doorgaande ringweg bij drie complexen, in het zuiden, oosten en noorden, die alle aansluiten op het stedelijke verdeelnetwerk (Leien noord en zuid, Plantin-Moretuslei). Ze zijn ook belangrijk voor het zware verkeer dat voor leveringen in de stad moet zijn. Dat neemt niet weg dat de grootste stromen vrachtverkeer doorgaand zijn en perfect zitten in de buitenste tunnels, die een onderdeel vormen van het Trans-European Transport Network. Wel zijn ook de andere tunnels berekend op vrachtverkeer ingeval van calamiteiten en voor lokale ontsluiting, al kunnen de technische eisen er wat beperkter zijn aangezien ze niet behoren tot het Europese netwerk. Flexibiliteit is nodig, want de splitsing van doorgaand en stedelijk verkeer kan nooit 100 procent zuiver zijn, vandaar de gemengde, oranje stromen bij Vectris.

De drie genoemde knooppunten zijn tot op de centimeter uitgetekend, herhaalt hij, met inbegrip van bochtstralen, hellingsgraden, veiligheidsstroken en hoogte. Hij legt in dat verband uit dat in de middelste koker op bepaalde momenten een van de drie rijvakken omhoog plooit en aankomt op de Singel, ter hoogte van de Grote Steenweg of andere radialen, waarna hij opnieuw naar beneden gaat. Het aantal rijstroken is perfect conform de Europese tunnelrichtlijnen. De 10 seconderegel speelt er niet, want hij geldt voor het invoegen.

Ringland heeft er van meet af aan voor gekozen het viaduct van Merksem te slopen, onder het kanaal door te brengen en in een volledig knooppunt te voorzien aan het Sportpaleis met op- en afritten in beide richtingen. Het Oosterweeltracé moet met de hellingsgraad van zijn dubbeldektunnels veel vroeger vertrekken, vandaar de Hollandse Knoop. Dat is met het ene niveau van Ringland niet nodig. Voor meer details daarover verwijst hij nogmaals naar de presentatie van vorig jaar.

De ambities voor de timing moeten worden afgesproken. De spreker zou op de drie plaatsen tegelijk beginnen: aan de buitenzijde van de ring vanaf de Kennedytunnel tot voorbij de Plantin-Moretuslei, terwijl ondertussen de werf van de A102 wordt opgestart. Hopelijk ligt die er tegen het moment dat de noordelijke ring wordt aangepakt. Tegelijk kan ook begonnen worden met de derde Scheldekrusing vanaf de twee kanten. Een intelligente organisatie van de drie werven is absoluut mogelijk, vat hij samen.

Het knooppunt met de E34 is heel eenvoudig. Een tunnel op -1 gaat van zuid naar noord. Een afrit van de E34 duikt daar even onder op -2 en plooit naar het zuiden, de andere komt van het noorden, gaat er op -2 onder en plooit naar het oosten. Hoe dan ook is dit tien keer eenvoudiger dan een dubbeldeksysteem in het kanaal.

Voor de Singel hanteert Ringland thans als vuistregel dat hij op een lengte van 15 kilometer en acht op- en afritten heeft. Een belangrijke bestemming als Berchem Station schrappen, zou hij alvast niet doen. Om er nog een negende aan toe te voegen, is de vereiste dat hij niet te dicht bij de andere mag zitten. De weefbewegingen die nodig zijn met maximum drie (binnenste tunnels) en vier (buitenste tunnels) rijstroken, vormen immers geen probleem als de afstand lang genoeg is. Als hij te kort is, zoals vandaag in Borgerhout, ontstaan als gevolg van de weefbewegingen problemen in de vorm van ongevallen of stilstand. Hij onderstreept dat het uithalen van de stromen cruciaal is.

Dat de A102 ondergronds gaat, staat niet ter discussie. De randgemeenten vragen dat terecht. Wel is de keuze tussen boren en cut-and-cover nog niet gemaakt. Verschil tussen beide is dat de grote diepte bij het boren onder het Albertkanaal een op- of afrit op die hoogte lastig maakt, maar dat dit met cut-and-cover wel denkbaar is, met name door de Hoogmolenbrug te verleggen en daar de noord-zuidkoppeling te maken. Hij begrijpt de zorg van de mensen in Schoten die liever het groen bewaren dan het na kapping heraan te leggen, maar men moet die tijdelijke onderbreking van de groenstructuur afwegen tegenover het verminderde sluipverkeer dankzij de op- en afritten ter hoogte van de Bisschoppenhoflaan. Ringland had dezelfde discussie met Natuurpunt Antwerpen, dat pleitte voor het vrijwaren van de ecologische waarde van de bermen, maar ook die is opgelost met een hogere ambitie op langere termijn. In het algemeen brengen wegenwerken altijd tijdelijke omleidingsmaatregelen met zich mee.

Hij gaat er net als de heer Vanbesien vanuit dat heel wat verworven is. Over Linkeroever weet hij technisch onvoldoende, al verzekert hij wel dat volop gezocht wordt naar oplossingen om het Sint-Annabos (voor een groter stuk) te redden. Hij hoopt dat de nieuwe samenwerking over de zuidelijke ring ruimte biedt om ook dat nog eens grondig te bekijken. De problemen op Linkeroever zijn immers evident, misschien kan ook de verkeerssituatie zelf nog eenvoudiger en compacter. Een en ander zal natuurlijk afhangen van hoeveel het mag kosten.

Wim Van Hees, woordvoerder van actiegroep Ademloos, vult aan dat dit probleem eenvoudig wordt opgelost door te kiezen voor een boortunnel. Dan heeft men immers slechts 10 procent van het bos nodig, terwijl het in het BAM-

tracé volledig moet worden gekapt. De tijdelijkheid daarvan noemt hij een heel rekbaar begrip.

Peter Vermeulen verzekert dat aan de Oude Landen voor geen meter hoeft geraakt te worden. Men werkt er net als voor de ring binnen de bestaande infrastructuur. Terwijl men in de jaren 60 niet op een vierkante meter keek, slaagt men er nu in om even correcte en veilige infrastructuurwerken compacter uit te voeren.

De Tuinen van Deurne beschouwt hij als een voorzet voor verdere studie en vergelijking. Hij blijft er wel bij dat de Hollandse Knoop een knoop is waar hij vanaf wil en verwijst naar zijn eerdere argumentatie. De spreker bevestigt dat leefbaarheid en mobiliteit uit elkaar trekken, absolute onzin is, vandaar ook het initiële scepticisme van Ringland ten aanzien van de intendant. Dat daarvoor op korte tijd mentale ruimte is ontstaan, is een goede zaak.

Hij bevestigt nogmaals dat ook de overkapping van het stuk Luchtbal in het concept van Ringland zit, wat een van de grote verschillen met het BAM-tracé is. De overgang tussen gescheiden en gemengd verkeer kan wel aan de Kennedy-tunnel door een scherpe verkeersgeleiding, waarbij men een paar honderd meter voor de tunnel kiest voor een van beide tunnels. Datzelfde proberen te organiseren in het midden van de ring zou het probleem van de complexe weefbewegingen doen terugkeren.

Wie in de stad moet zijn en van Gent komt, rijdt gewoon rechtdoor, de stedelijke ringweg op waar vanaf de kaaien een inrit bijkomt en vanaf het kruispunt Zuid een derde. Dat robuuste systeem met drie rijvakken loopt door tot het noorden. In de andere richting gebeurt hetzelfde omgekeerd. Die verhouding met drie rijvakken is dezelfde in de huidige Kennedytunnel. Ook aan de andere, noordelijke zijde is de afstand tussen Groenendaallaan tot aan de knoop A12/E19 voldoende groot om opnieuw over te gaan tot het gemengde systeem.

3. Aanvullende vragen en antwoorden

Yasmine Kherbache verzoekt om inzage in de studie over de impact van de A102. Hoewel men het gevoel zou kunnen hebben dat een gedeeltelijke overkapping beter is dan geen, stelt de spreker dat die de luchtvervuiling alleen verschuift en de veiligheid niet verbetert. Moet men daar niet als argument aan toevoegen dat het met een gedeeltelijke overkapping moeilijker is om het aantal weefbewegingen te verminderen? Is met andere woorden een volledige overkapping ook niet technisch eenvoudiger?

Dirk de Kort is tevreden met de organisatie van deze gedachtewisseling, waar niet iedereen even enthousiast voor heeft geijverd. Die laatsten waren deze ochtend wel enthousiast op de persconferentie, is hem opgevallen. Voor zijn fractie is het belangrijk dat een stap voorwaarts is gezet. Hij kijkt uit naar de reactie van de BAM in het licht van de aansluiting tussen hun tracé en het voorstel van Ringland. Het lid is alvast hoopvol gestemd over het werk van de intendant.

Peter Vermeulen denkt dat het Kaderplan Albertkanaal, opgesteld in opdracht van de provincie, online verkrijgbaar is.³ Ringland heeft daarvoor samen met Vectris een voortraject doorlopen, waarover rapporten beschikbaar zijn.

³http://www.provincieantwerpen.be/content/dam/provant/drem/dienst-gebiedsgericht-beleid/Actieplan_Kaderplan_Albertkanaal_Antwerpen_Schoten_Wijnegem_tq.pdf

Daarop vergelijkt hij de keuze tussen een partiële en een volledige overkapping met de bouw van een huis. Men bouwt geen dak voor men heeft nagedacht over de funderingen. De huidige verkeersproblematiek overkappen maakt hem alleen maar erger. Men moet dus eerst goed nadenken waar men een op- en afrit wil en waar niet, waar wel en waar niet uitwisseling nodig is, waar veiligheidsstroken, vluchtwegen en installaties nodig zijn. Hij pleit dan ook voor een geïntegreerd ontwerp. Zonder reorganisatie van de ring heeft het schrappen van op- en afritten tot gevolg dat al dat verkeer op de Singel terechtkomt, tegen de bebouwing. Dat is ook de uitdrukkelijke conclusie van de overkappingsstudie van de stad Antwerpen uit 2012.

Op dit moment is het zo dat in het Ringlandontwerp 20 procent van de lengte van de Singel doorsneden wordt door kruispunten, op- en afritten en dwarsverbindingen. De helft van het resterende 80 procent ziet Ringland als een Singel die in het midden ligt (met tweemaal een of twee rijstroken), terwijl de andere helft mee onder de grond gaat: vanaf de Grote Steenweg tot aan Berchem Station en van de Plantin-Moretuslei tot het Sportpaleis.

Paul VAN MIERT,
waarnemend voorzitter

Wouter VANBESIEN
Annick DE RIDDER,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
CO ₂	koolstofdioxide
MER	milieueffectrapport
RUP	ruimtelijk uitvoeringsplan